



UNION  
DES AÉROPORTS  
FRANÇAIS  
& FRANCOPHONES  
ASSOCIÉS

Discours de clôture de Thomas JUIN

Président

5<sup>ème</sup> Congrès de l'UAF & FA

Assemblée plénière

## Aéroports en transition

Beffroi de Montrouge

Vendredi 24 novembre 2023 -12h30

Monsieur le Ministre,  
Mesdames et Messieurs les Élus,  
Mesdames et Messieurs les Présidents,  
Mesdames et Messieurs les Directeurs,  
Mesdames et Messieurs,  
Chers amis,

### **Introduction**

Je suis heureux de vous accueillir si nombreux au Beffroi de Montrouge pour cette 5<sup>ème</sup> édition de notre congrès. Notre assemblée plénière a pour ambition d'être un temps de rencontre et de dialogue avec nos partenaires et notre environnement institutionnel et économique. Je me réjouis de la qualité des débats et des interventions entendus tout au long de cette matinée.

Je souhaiterais pour cela remercier tous les intervenants et orateurs qui ont accepté de partager leur expertise et qui nous ont permis d'enrichir nos connaissances et nos réflexions sur les thématiques et les sujets d'actualité de nos aéroports. Je souhaiterais également remercier la société Total Energies, qui, une nouvelle fois, est le partenaire de notre événement.

Cette année, nous avons placé notre assemblée plénière sous le thème des transitions en cours dans notre secteur. La transition sous toutes ses formes : économique, énergétique, écologique. Transition énergétique et transition économique sont, pour nos aéroports, étroitement liées.

Nous espérons que vous en savez un peu plus désormais sur les principales mutations touchant actuellement nos entreprises.

\*\*\*

En 2023, la reprise du trafic s'est poursuivie et s'est consolidée. Mais, avec 10% de trafic en moins, le trafic de 2023 n'a toujours pas rattrapé celui de 2019. Il faudra sans doute attendre 2025 pour rattraper complètement le niveau de trafic perdu avec la crise de la Covid-19. La reprise post-Covid n'est pas homogène sur tous nos aéroports, elle dépend beaucoup de la structure du trafic (domestique ou international) et de la nature du trafic (low cost ou régulier). Si les aéroports accueillant surtout du trafic loisir et VFR ont retrouvé voire dépassé leur trafic de 2019, la reprise est plus lente sur les aéroports qui dépendent plus étroitement du trafic affaires. Le repli progressif d'Air France des lignes intérieures laisse présager une poursuite de la diminution du trafic domestique dans les toutes prochaines années, notamment sur les grandes radiales. Nos aéroports régionaux devraient se tourner davantage vers le moyen-courrier voire le long courrier international, stimulés en cela par l'arrivée progressive dans les flottes des compagnies aériennes des avions « long range ». Mais nous restons convaincus de la nécessité pour nombre de villes françaises d'être reliées à Orly dans les prochaines années, y compris pour l'agglomération de Bordeaux.

Monsieur le Ministre,

Je tiens à vous remercier d'avoir répondu présent à notre invitation au Congrès annuel des aéroports français.

Ce rendez-vous est un moment politique phare de notre secteur, l'occasion de mettre en valeur les grands sujets du moment, de dialoguer avec vous et d'avancer sur certains thèmes. Bien que nous divergions sur certains points, nous apprécions particulièrement de pouvoir vous compter parmi nous aujourd'hui pour un échange qui reste un moment privilégié.

L'année dernière, dans cette même salle, les acteurs du transport aérien ont signé à votre initiative la charte de qualité de service en aéroport. La signature de cette charte, ainsi que la perspective des jeux olympiques de Paris en 2024 et l'arrivée prochaine de l'EES, ont conduit le ministère de

l'intérieur à augmenter fortement les effectifs de garde-frontières aux frontières aériennes et à élargir le périmètre des nationalités éligibles au dispositif PARAFE. C'est une avancée notable dont nous nous félicitons. Notre organisation plaide depuis longtemps pour l'augmentation des effectifs de garde-frontières et la mise en œuvre du « smart border » pour améliorer la fluidité aux aubettes et la qualité de service sur nos plateformes. Il importe à présent de ne pas baisser la garde et de veiller notamment à ce que les kiosques de préenregistrement soient les plus efficaces possible.

La qualité de service des aéroports français est aussi étroitement liée aux prestations assurées par la navigation aérienne qui reste pour nos aéroports et les compagnies aériennes un sujet de préoccupation majeure. Nous avons cette année particulièrement souffert des grèves à répétition du 1<sup>er</sup> semestre mais aussi des mauvaises performances du contrôle aérien pendant la saison estivale. Les retards, voire les annulations de vols, ont mécaniquement conduit cet été à des difficultés de traitement des passagers en fin de journée, à des problématiques opérationnelles et de tensions au sein des personnels, ainsi qu'à des problèmes spécifiques dans les aéroports soumis à couvre-feu. Les conséquences financières sont déléteres et les pertes irrécupérables pour toute la chaîne du transport aérien

Concernant les grèves, l'Assemblée nationale a voté, le 15 novembre dernier, la proposition de loi du sénateur Vincent CAPO-CANELLAS soutenue par notre organisation et ses partenaires. Nous nous en réjouissons et vous remercions, Monsieur le Ministre, pour votre action décisive en faveur du vote de la loi. La nouvelle obligation de déclaration pour les grévistes du contrôle aérien devrait donner à tous les acteurs plus de visibilité sur l'impact réel des grèves et permettre à la DGAC d'éviter les abattements abusifs de vols et ne plus avoir par exemple 15000 passagers bloqués à Orly pour quelques grévistes. Nous comptons à présent sur la DGAC pour adapter les futurs process mais tenons également à questionner sur le fait que la France soit toujours aussi sujette à ces grèves à répétitions. Selon une étude entre 2005 et 2016 c'est 249 jours de grèves comptabilisés en France quand d'autres pays membres en comptabilisent 10. La FNAM a estimé le coût pour les exploitants à 8 millions d'euros par jour de grève du contrôle aérien.

Nous avons également connu ces dernières semaines des vagues organisées d'alerte à la bombe provoquant des difficultés opérationnelles et des pertes de CA sur nos plateformes. Ces épisodes, qui se reproduiront sans doute à l'avenir, nécessitent de mettre en œuvre rapidement un retour d'expérience avec votre ministère mais aussi avec le ministère de l'intérieur afin de construire collectivement une réponse et des procédures communes.

Monsieur le Ministre,

Lors de notre congrès 2022, vous avez aussi lancé le chantier d'adaptation du cadre de la régulation aéroportuaire. Nous espérons que 2023 s'achèvera par l'annonce des grandes orientations de la réforme que vous aurez retenues. L'UAF a beaucoup milité ces deux dernières années en faveur d'une refonte de la régulation aéroportuaire. Nous avons d'abord développé notre vision de ce qui devrait être fait pour adapter la régulation aux nouvelles réalités post-covid de nos aéroports. Nous avons ensuite partagé cette vision avec les autres parties prenantes. Nous observons avec satisfaction que les choses bougent. Tous les acteurs - y compris l'ART - font le constat d'une régulation française inadaptée et qui mériterait d'être améliorée. Nous nous réjouissons tout particulièrement de la reconnaissance par l'ART du besoin d'une régulation ajustée selon le profil des aéroports. Nous avons lancé au printemps avec la CSTA une réflexion pour dégager des convergences sur des mesures d'adaptation de la réglementation. Les compagnies comme les aéroports s'accordent, par exemple, sur une utilisation plus systématique de contrats de régulation économique simplifiés et sur la nécessité de privilégier l'accord des parties en matière d'homologation tarifaire. Le régime de caisse reste au cœur des divergences. L'UAF & FA, de son côté, continue de plaider avec force en faveur de la sortie de la caisse unique pour les aéroports de Lyon, Toulouse, Marseille et Bordeaux. C'est de notre point de vue le sens de l'histoire pour

permettre à nos aéroports de disposer des capacités financières pour relever les défis qui sont devant nous.

\*\*\*

Monsieur le Ministre,

La taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance est un choc pour nos aéroports et vient à notre sens percuter notre feuille de route de décarbonation. Elle viendra grever des ressources pourtant nécessaires au financement de la transition énergétique et de la modernisation de nos infrastructures. Elle est aussi un très mauvais signal envoyé aux investisseurs désireux avant tout de stabilité et de visibilité fiscale, dans un contexte de fort désordre géopolitique et d'incertitudes économiques. Les pouvoirs publics ne pourront pourtant pas, à eux seuls, assumer les financements massifs nécessaires à la décarbonation et à la modernisation des aéroports français. Nul doute que nos aéroports parviendront à répercuter dans les redevances aéroportuaires une partie du coût de la taxe, mais finalement, c'est l'ensemble du transport aérien qui est perdant et avec lui le passager et la connectivité des territoires.

La mise en œuvre de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport vient en outre s'ajouter à l'indifférence des pouvoirs publics sur les dérives du financement des missions régaliennes de sécurité et de sûreté aéroportuaires. Pour cause de déficits, le dispositif n'est plus aujourd'hui capable de couvrir la totalité des coûts mettant ainsi en risque les équilibres économiques de nos plateformes. Si l'État, et en particulier Bercy, ne revoit pas rapidement sa position, un nombre important d'aéroports régionaux vont prochainement se trouver dans une impasse financière et se tourneront nécessairement vers les collectivités locales pour tenir, alors qu'il s'agit de missions régaliennes.

La hausse continue du tarif de sécurité et de sûreté aéroportuaire (T2S), menace de plus la compétitivité de nos aéroports et la connectivité de nos territoires. Le PLF 2024 prévoit ainsi un relèvement d'1,20€ du plafond du T2S qui devrait dépasser les 17 euros sur un billet aller simple au départ de la France. Cette augmentation va dégrader encore davantage la capacité des aéroports régionaux à maintenir et développer des liaisons aériennes dans les territoires les plus enclavés.

La situation n'est aujourd'hui plus tenable pour nos aéroports.

Il est urgent, d'abord, de leur apporter de la visibilité. Les exploitants doivent pouvoir obtenir de la DGAC un état des sommes dues au titre du financement des missions régaliennes pour l'année 2023, ainsi et surtout qu'un état des sommes qui seront effectivement versées dans les semaines à venir. Nos aéroports ont un besoin crucial de vérité sur les remboursements réels, notamment s'ils doivent se retourner vers leur concédant pour compenser les sommes non versées.

Il est urgent, ensuite, de prendre une décision sur la conversion des avances consenties par l'État lors de la crise de la COVID-19 en subventions directes aux aéroports. Cela permettrait de freiner l'envolée du T2S à compter de 2024 et l'aggravation consécutive du déficit de compétitivité de nos aéroports.

Il est urgent, enfin, de réfléchir au dispositif français de financement des missions régaliennes aujourd'hui à bout de souffle. La volonté de l'administration de systématiser, dans nos aéroports, l'usage des EDS Cabine va, dans les prochaines années, tout particulièrement peser sur les coûts dans un dispositif déjà exsangue.

Dans un marché aéroportuaire européen concurrentiel, la fiscalité française est devenue un vrai handicap. Il nous faut pourtant rester compétitifs pour continuer à assurer la connectivité des territoires et les besoins de mobilité aérienne des Français.

\*\*\*

La transition énergétique demeure l'un des sujets prioritaires pour notre secteur. Le transport aérien a remis sa feuille de route de décarbonation en février dernier. Et je voudrais souligner ici la mobilisation de l'ensemble des acteurs de la filière de la construction aéronautique et du transport aérien et la qualité du travail accompli. Cette feuille de route précise désormais les actions à entreprendre au niveau national pour atteindre les objectifs de réduction des émissions du transport aérien français, en cohérence avec le LTAG et le Green deal européen. La participation des acteurs du secteur énergétique nous a permis de quantifier également nos besoins en énergie bas carbone. Le chemin à parcourir est certes difficile, mais nous sommes convaincus qu'avec le soutien nécessaire des pouvoirs publics, nous avons la capacité d'atteindre nos objectifs.

Le principal défi devant nous est bien celui de l'usage et donc de la production de carburants d'aviation durables. Le développement d'une véritable filière de production de carburants aéronautiques durables en France est vital, car il s'agit du principal moyen de décarboner le transport aérien à long terme. Les 200 millions d'€ annoncés par le Président de la République le 16 juin dernier sont une étape bienvenue mais ne sont clairement pas à la hauteur des enjeux posés par l'utilisation des CAD dans notre secteur.

Il est d'une importance cruciale parallèlement de poursuivre les recherches visant à produire d'autres types de carburants alternatifs en France, tels que les e-fuels ou d'autres carburants de synthèse encore. A long terme, la biomasse disponible pour la production de CAD pourrait de fait ne pas suffire pour atteindre les objectifs d'incorporation prévus par le règlement ReFuel EU.

Il est également essentiel de porter une attention particulière à l'aviation légère, car elle sera parmi les premières à pouvoir s'engager dans la décarbonation. L'aviation électrique n'est pas une utopie, elle est déjà une réalité, et son potentiel est encore largement sous-estimé. Les aéroports doivent intégrer l'avion électrique dans leurs plans de développement et collaborer avec les collectivités locales pour exploiter les technologies existantes au service de la transition énergétique de leur territoire et du mieux-être des communautés riveraines. Nous nous réjouissons que des acteurs français ambitionnent aujourd'hui de certifier de nouveaux avions hybrides électriques ou à hydrogène d'ici 2030, destinés au transport régional de petite capacité. Ces innovations augurent de nouveaux usages pour le transport aérien de proximité inter ou intra régional tant pour les passagers que pour le fret et devraient développer l'usage du taxi aérien qui assure aujourd'hui 50 % de ses vols à l'intérieur de l'hexagone. Le réseau aéroportuaire français de proximité sera un atout indéniable pour permettre l'émergence de cette aviation régionale de demain et améliorer les connexions entre les villes.

Il faut aujourd'hui aller plus loin dans la décarbonation des activités aéroportuaires en s'attaquant aux émissions de scope 3 des exploitants aéroportuaires. Nous nous réjouissons à cet égard du prochain lancement par l'ACI Europe du niveau ACA5 de la démarche Airport Carbon Accreditation, qui requiert notamment l'intégration dans le bilan carbone du gestionnaire d'aéroport de 100 % des émissions des acteurs tiers présents sur la plateforme.

Afin de mobiliser toutes les parties prenantes de l'écosystème aéroportuaire dans la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, il est aujourd'hui nécessaire de disposer de ressources humaines et financières que les exploitants d'aéroports n'ont pas toujours à leur disposition. C'est pourquoi l'UAF a déposé dans le cadre de l'appel à projets CEE 2023, le projet de programme EASEE 2. L'ambition du programme EASEE 2 est de donner aux exploitants aéroportuaires les ressources, les outils et les expertises pour coconstruire avec les autres acteurs le plan de sobriété et la feuille de route de décarbonation de la plateforme aéroportuaire. Nous attendons toujours une réponse que nous espérons positive du ministère de la transition énergétique. Nous nous réjouissons du fort soutien

à notre projet de votre ministère, qui est parfaitement au fait des enjeux et des défis auxquels nos aéroports sont confrontés.

Dans le contexte de la transition énergétique de nos infrastructures et de nos territoires, notre potentiel à produire des énergies décarbonées est un formidable atout. Les aéroports progressent rapidement dans la mise en place de moyens de production d'énergies renouvelables, en particulier grâce à la technologie photovoltaïque. Le développement de panneaux photovoltaïques contribue à la transition énergétique, non seulement de l'aéroport lui-même, mais aussi de son territoire.

Sur les installations photovoltaïques, je tiens à apporter une observation : les prairies aéroportuaires constituent un capital naturel précieux. Dans un contexte de déclin alarmant de la biodiversité à l'échelle mondiale, il faut que le déploiement d'infrastructures photovoltaïques sur les aéroports se fasse dans le respect de la biodiversité de nos prairies aéroportuaires. Le respect de la biodiversité est une responsabilité qui nous incombe, en tant qu'acteurs du territoire, et travailler à renforcer la résilience de la biodiversité contribue à renforcer la résilience de nos aéroports, notamment dans le contexte de l'adaptation de nos infrastructures aux changements climatiques en cours.

\*\*\*

Monsieur le Ministre,  
Mesdames et Messieurs,  
Chers amis,

Le transport aérien démontre tous les jours qu'il est indispensable à nos sociétés. Les critiques idéologiques envers notre secteur n'ont pas amoindri pour autant l'ampleur de son usage qui s'étend chaque année encore davantage à l'échelle de la planète.

Il est alors indispensable que notre secteur dispose à l'avenir des capacités financières pour assurer sa décarbonation qui va nécessiter des moyens publics et privés considérables. Nous démontrons tous les jours notre agilité et notre capacité d'adaptation face à un contexte géopolitique instable et préoccupant mais nous avons besoin plus que jamais d'un cadre en France qui nous apporte de la visibilité, de la stabilité, de la confiance. Nous estimons aujourd'hui que les conditions propices aux investissements aéroportuaires nécessaires ne sont pas réunies pour relever les défis qui s'imposent à nous. Alors que les Etats-Unis investissent massivement dans leurs aéroports pour préparer l'avenir, la France prend des orientations notamment fiscales de nature à nous mettre en difficulté dans notre capacité à nous décarboner et nous moderniser.

Monsieur le Ministre,

Nos aéroports sont pleinement mobilisés pour la décarbonation de leurs activités, devenir les nouveaux hubs énergétiques au service des territoires et être à la pointe de l'innovation pour continuer à porter le bon fonctionnement de l'économie française, satisfaire la continuité territoriale et le besoin de mobilité. Donnons-nous les moyens publics et privés en France pour réussir.